Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7051**

18. Wahlperiode 16.12.2015

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Annalena Baerbock, Renate Künast, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/6121 –

Wirtschaftlichkeit des Flughafenprojektes BER

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) soll nach Angaben der Bundesregierung im Herbst 2017 für den Flugbetrieb öffnen – über fünf Jahre nach der letztmaligen Terminverschiebung. Nach Angaben der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) wurde jüngst auf der Baustelle die Sechs-Tage-Woche eingeführt, um die Rückstände bei der Fertigstellung aufzuholen. Die Baukosten werden nach bisherigen Angaben der Bundesregierung insgesamt 5,3 Mrd. Euro betragen und sich damit seit dem Spatenstich vor über zehn Jahren mehr als verdoppelt haben. Als eine wesentliche strukturelle Ursache der vielfachen Planungs- und Bauausführungsprobleme beim Projekt BER hat ein Prüfbericht des Brandenburger Landesrechnungshofs die Interessenskollisionen zwischen Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) festgestellt. Auch wurde bis heute kein von der FBB unabhängiges Controlling eingeführt. Während die Bundesregierung von einem baldigen Erweiterungsbedarf des BER aufgrund steigender Passagierzahlen ausgeht, steht die ursprüngliche Drehkreuzfunktion und das damit im Zusammenhang stehende Business-Konzept für den Flughafen mehr denn je in Frage. Die FBB rechnet derzeit nicht damit, dass der BER ein „Riesen-Umsteige-Flughafen“ werde (vgl. BILD vom 5. November 2015).

1. Rechnet die Bundesregierung weiterhin mit einer Eröffnung des Flughafens BER im Jahr 2017, und welche Auswirkungen haben nach Auffassung der Bundesregierung die jüngsten Verzögerungen bei der Bauausführung auf den Rahmenterminplan BER?

Für die Terminplanung ist als Vorhabenträgerin allein die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) zuständig. Die FBB hat hierzu mitgeteilt:

„Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) hat in den zurückliegenden Wochen dargestellt, dass es derzeit einen Rückstand von drei bis vier Monaten auf die im Rahmenterminplan vom Dezember 2014 definierten Meilensteine gibt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 15. Dezember 2015 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Grund sind die umfangreicheren Planungen sowie die Insolvenz der Imtech Deutschland GmbH & Co. KG.

Die FBB geht zurzeit davon aus, dass der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) im zweiten Halbjahr 2017 eröffnet werden kann. Entscheidende Voraussetzung ist, dass die Genehmigung des 5. und 6. Nachtrags zur Baugenehmigung im Frühjahr 2016 erfolgreich verläuft."

2. Haben die Gesellschafter der FBB mit der Geschäftsführung eine Frist vereinbart, bis zu der die Sicherheit des anvisierten Eröffnungstermins im Herbst 2017 bestätigt sein muss, um den angekündigten Eröffnungszeitraum zu halten, und wenn ja, bis wann erwartet die Bundesregierung eine definitive Zusage des Eröffnungstermins 2017?

Für die Festlegung eines verbindlichen Eröffnungstermins ist allein die Vorhabenträgerin FBB zuständig. Die FBB teilt hierzu mit, dass aus operativer Sicht der Fluglinien der Termin möglichst zwei Flugplanperioden vor der Eröffnung feststehen sollte.

3. Wie ist der aktuelle Stand des notwendigen Umbaus der Entrauchungsanlage (sogenannte Anlage 14), und entspricht dieser Stand nach Kenntnis der Bundesregierung dem Rahmenterminplan BER?

Die FBB teilt hierzu mit:

„Die Arbeiten an dem Teil der Entrauchungsanlage, der den öffentlichen Bereich abdeckt (Rumpfanlage), sind bis auf einen Kanalstrang, der sich noch im Umbau befindet, abgeschlossen. Der Teil der Anlage 14, der den nicht-öffentlichen Teil abdeckt (Untergeschosse, Technik/Lager), ist zu 50 Prozent fertiggestellt."

4. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stand des Genehmigungsprozesses für den 5. und 6. Nachtrag durch die zuständige Baubehörde, läuft der Genehmigungsprozess nach Plan, und wie viel Zeitpuffer besteht noch für eine rechtzeitige Fertigstellung der Restbauarbeiten, der Betriebserprobung und der Inbetriebnahme des BER?

Die FBB teilt hierzu mit:

„Die Genehmigungsprozesse für den 5. und 6. Nachtrag sind inhaltlich eng miteinander verknüpft. Die vorangehende Planprüfung soll bis Ende Januar 2016 abgeschlossen werden. Die letzte Nachreichung des 5. Nachtrages wird zusammen mit dem Ergebnis der Planprüfung beim Bauordnungsamt (BoA) eingereicht. Danach werden die Ergebnisse der Planprüfung durch das BoA bewertet. Es ist vereinbart, dass dem BoA vier bis sechs Wochen nach der letzten Nachreichung für den 5. Nachtrag die letzte Nachreichung für den 6. Nachtrag übergeben wird. Die Vorbereitungen dafür laufen parallel. Beide Prozesse werden im Detail regelmäßig mit dem BoA abgestimmt und laufen zielgerichtet. Die Baumaßnahmen für die überwiegend genehmigungsfreien Änderungen an haustechnischen Anlagen werden in Kenntnis der eingereichten Antragsunterlagen durchgeführt."

5. Haben aus Sicht der Bundesregierung Parlament und Öffentlichkeit ein Recht zu erfahren, welche Wirtschaftlichkeitsprognosen ein aus weitgehend öffentlichen Mitteln finanziertes Infrastrukturprojekt wie der Flughafen BER besitzt?

Aus Sicht der Bundesregierung haben das Parlament und die Öffentlichkeit ein berechtigtes Interesse an solchen Wirtschaftlichkeitsprognosen, soweit Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse dem nicht entgegenstehen.

6. Welche Bedeutung wurde der Drehkreuz- bzw. Hubfunktion des BER bei den Planungen sowie Umplanungen des BER nach Baubeginn beigemessen?

Die FBB teilt hierzu mit:

„Wirtschaftliche Betrachtungen haben gezeigt, dass die FBB mit Direkteinsteigern und Umsteigepassagieren ähnlich hohe Umsätze pro Passagier erzielen kann. Aufgrund der Dauer der Planungs- und Bauphase wird der erwartete Anteil an Direkteinsteigern und an Umsteigepassagieren auf der Grundlage der Passagierprognosen und der Geschäftsentwicklung der an den Flughäfen der FBB vertretenen Fluglinien regelmäßig angepasst. Abhängig von den Angeboten der Fluglinien stellt die FBB als Betreiber der Flughäfen die zur Abwicklung des Verkehrs benötigte Infrastruktur zur Verfügung. Der Anteil an Umsteigepassagieren wird in Zukunft für die Entscheidung über den Bau eines Satelliten relevant sein. Grund sind die speziellen Anforderungen eines Satelliten – u. a. keine Sicherheitskontrollen und keine Gepäckausgabe – und die Entfernung zum Fluggastterminal (FGT).“

7. Welche Bedeutung hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Drehkreuzfunktion des BER, um den Prozentsatz der Umsteiger-Passagiere von 8 Prozent (Stand: Mai 2015) gemäß dem Businessplan zu steigern (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 23 auf Bundestagsdrucksache 18/4919)?

Die FBB teilt hierzu mit:

„Der Anteil an Umsteigepassagieren am Gesamtpassagieraufkommen ist abhängig von den Verbindungen, die von den Fluglinien angeboten werden. Ein umfangreicheres Streckennetz ermöglicht mehr Umsteigeverbindungen. Ziel der FBB ist es, für den Flughafen BER weitere Langstrecken zu akquirieren.“

8. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Feststellung der FBB, dass der Flughafen BER kein internationales Drehkreuz sein wird (vgl. Statement von Geschäftsführer Dr. Karsten Mühlenfeld vom 4. November 2015), und mit welchen finanziellen Folgen für die Wirtschaftlichkeit und weitergehende Finanzierbarkeit des BER rechnet die Bundesregierung bei einem Ausbleiben der Drehkreuzfunktion?

Die FBB teilt hierzu mit:

„Schon heute werden am Flughafen Tegel Umsteigeverkehre realisiert. Das wird auch am Flughafen BER der Fall sein. Der Ausbau einer Drehkreuzfunktion ist abhängig von der Verkehrsentwicklung in den Jahren nach der Eröffnung. Die Einschätzung, dass der BER in den nächsten Jahren nicht die Funktion eines großen Drehkreuzes übernehmen wird, ist im Business Plan der FBB berücksichtigt. Für das Passagierwachstum an den Flughäfen der FBB sorgen momentan in erster Linie die Low-Cost-Carrier mit Direktverkehren. Aufgrund der ähnlich hohen Umsätze mit Direkteinsteigern und Umsteigepassagieren hat dies keine wesentlichen Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung des Projekts BER.“

9. War das Statement des Geschäftsführers Dr. Karsten Mühlenfeld mit den Anteilseignern des BER zuvor abgesprochen worden, bzw. war die Feststellung der FBB hinsichtlich der ausbleibenden Drehkreuzfunktion des BER der Bundesregierung bekannt?

Das Statement war nicht mit der Bundesregierung abgesprochen. Der Bundesregierung ist keine Feststellung der FBB bekannt, dass der BER keine Drehkreuzfunktion haben wird.

10. Hat die Geschäftsführung der FBB den gesellschaftsrechtlich zuständigen Gremien inzwischen den Sachverhalt einschließlich der wirtschaftlichen Folgen erläutert (vgl. Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Norbert Barthle auf die Mündliche Frage 8 des Abgeordneten Matthias Gastel in der Fragestunde vom 11. November 2015, Plenarprotokoll 18/135), und warum legt die Bundesregierung auf eine solche Erläuterung wert?

11. Welche Erläuterungen zum Sachverhalt „Drehkreuzfunktion des BER“ und den damit im Zusammenhang stehenden Folgen hat die Bundesregierung seitens der FBB seit dem 4. November 2015 erhalten?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Geschäftsführung berichtet im Rahmen ihrer Unterrichtungspflicht dem Aufsichtsrat über Verkehrsprognosen für die Flughäfen und die aktuelle Geschäftsentwicklung der Kunden der FBB in vertraulichen Sitzungen. Die FBB teilt mit, dass in der Mittelfristplanung in der Vergangenheit nicht davon ausgegangen worden ist, dass der BER kurzfristig ein großes Drehkreuz wird. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

12. Welchen Stand hat das Notifizierungsverfahren der Europäischen Kommission zur Genehmigung der benötigten Finanzmittel zur Fertigstellung des BER, und welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang der Businessplan und das bisherige Ziel der Gesellschafter, mit dem Bau des BER ein internationales Drehkreuz zu errichten?

13. Geht die Bundesregierung davon aus, dass es notwendig sein wird, in EU-Notifizierungsverfahren einen überarbeiteten Businessplan vorzulegen, wenn die Drehkreuzfunktion für den BER entfällt?

14. Haben Fragen der Wirtschaftlichkeit des BER im ersten und zweiten Fragepaket der Europäischen Kommission ein Rolle gespielt, und wenn ja, welche grundsätzliche Einschätzung hat die Bundesregierung zur künftigen Wirtschaftlichkeit des BER gegenüber der Europäischen Kommission gegeben (vgl. Sachstandsbericht BER, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ausschussdrucksache 18(15)272, S. 10)?

15. Hat die Bundesregierung daran festgehalten, im Zuge des Notifizierungsverfahrens die Genehmigung eines Kostenrahmens in Höhe von 6,4 Mrd. Euro zu erwirken?

Die Fragen 12 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Verfahren bei der Europäischen Kommission befindet sich im Stadium der Pränotifizierung. Es ist geplant, noch dieses Jahr das offizielle Notifizierungsver-

fahren einzuleiten. Da die Kommunikation und der Inhalt mit der KOM im laufenden Beihilfeverfahren der Vertraulichkeit unterliegt, können keine weiteren Angaben gemacht werden.

16. Sollen die weiteren 1,1 Mrd. Euro beantragten Finanzmittel vorrangig mögliche zusätzliche Kosten bis zu einer Eröffnung im Jahr 2017 abdecken (vgl. Manager Magazin, 16. Dezember 2014) oder vorrangig zur Umsetzung erster Erweiterungsmaßnahmen dienen (vgl. Tagesspiegel vom 7. August 2015)?

Die beantragten Finanzmittel i. H. v. 1,107 Mrd. Euro, die durch ein Gesellschafterdarlehen zur Verfügung gestellt werden, sollen vorranging die bereits bestätigten zusätzlichen Kosten bis zur Eröffnung abdecken.

17. Welche Bedeutung hat die Drehkreuzfunktion des BER für die Bereitstellung von durch eine Gesellschafterbürgschaft besichertem Fremdkapital, das den verbleibenden Finanzmittelbedarf in Höhe von 1,1 Mrd. Euro garantieren soll und zu dem die FBB umfangreiche Bankgespräche geführt hat (vgl. Sachstandsbericht BER, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ausschussdrucksache 18(15)272, S. 9)?

Keine.

18. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung bis zur Eröffnung des BER aus, wenn dieser im Herbst 2017 eröffnet wird?

Die Kostenprognose für die Fertigstellung und Inbetriebnahme des BER liegt bei rund 5,3 Mrd. Euro.

19. Auf Grundlage welcher Prämissen kam die FBB im Jahr 2014 zu der Überzeugung, dass das Passagiervolumen bis zum Jahr 2027 auf 43 Millionen ansteigen wird, und welche Bedeutung hatte bei dieser Prognose die Drehkreuzfunktion des BER (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 18/5073)?

Die FBB teilt hierzu mit:

„In der Luftverkehrsprognose für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) der Intraplan Consult GmbH aus dem Jahr 2014 wurden die damals aktuellen Verkehrsentwicklungen bis einschließlich 2013 für die Standorte Schönefeld (SXF) und Tegel (TXL) zugrunde gelegt. Eine Annahme der Prognose war, dass von den Low-Cost-Anbietern weitere Flugzeuge in Berlin stationiert und zusätzliche Marktchancen durch die Aufnahme von innerdeutschen Strecken genutzt werden.

Darüber hinaus wurde in der Studie davon ausgegangen, dass sich die positive Marktentwicklung der Airlines am Standort TXL fortsetzt, u. a. auch im Langstreckensegment. Nach Eröffnung des BER sieht die Studie Zubringerverkehre aufgrund der zusätzlichen Langstreckenangebote vor."

20. Welche Bedeutung hat die Drehkreuzfunktion im Entwicklungskonzept für den BER (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 bis 6 auf Bundestagsdrucksache 18/5073)?

Die FBB teilt hierzu mit:

„Das Entwicklungskonzept der FBB untersucht auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsprognose und der Geschäftsentwicklung der Kunden der FBB, welche

Infrastruktur zur Befriedigung der Nachfrage bereitgestellt werden muss. Dabei wird der vorhergesehene Anteil an Umsteigepassagieren berücksichtigt."

21. Haben sich die Erwartungen der Bundesregierung und der weiteren Anteilseigner der FBB, ab wann der Flughafen BER Gewinne erwirtschaftet, verändert, und welche Auswirkung hat dies auf den im Kontext des Beihilfeverfahrens erforderlichen Businessplan der FBB (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 18/4919)?

Der Zeitpunkt der Erwirtschaftung von Gewinnen ist Gegenstand des Business Plans der FBB. Dieser unterliegt der Vertraulichkeit von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 12 bis 15 verwiesen.

22. Rechnet die Bundesregierung damit, dass sich die durch den Aufsichtsrat der FBB beschlossenen Investitionen in den Ausbau des BER, etwa in Form eines weiteren Terminals an der Nordbahn, betriebswirtschaftlich eher positiv oder eher negativ für die FBB auswirken werden (vgl. www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/Aufischtsrat-beschliesst-Flughafen-BER-Erweiterung.html)?

Die FBB teilt hierzu mit, dass die notwendige Erweiterung von Kapazitäten betriebswirtschaftlich positive Auswirkungen hat.

23. Von welcher Umsatz- und Gewinnsteigerung im sogenannten Non-Aviation-Bereich gehen die Bundesregierung bzw. die Gesellschafter der FBB aus, und welche Bedeutung hatte in diesem Zusammenhang die Drehkreuzfunktion des BER?

Die Umsatz- und Gewinnsteigerung im Non-Aviation-Bereich ist Gegenstand des Business Plans der FBB. Dieser unterliegt der Vertraulichkeit von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen.

24. Hat die Aussicht, dass die Drehkreuzfunktion des BER ausfallen oder beeinträchtigt sein wird, Auswirkungen auf eine mögliche Hereinnahme von privatem Investitions- und Privatkapital zur Umsetzung erforderlicher, kostenintensiver Erweiterungsmaßnahmen, und welche Ziele verfolgt in diesem Zusammenhang der Anteilseigner Bund (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 19 und 20 auf Bundestagsdrucksache 18/4919)?

Der Bundesregierung sind keine Auswirkungen bekannt.

25. Welche Relevanz hat die Aussage der Bundesregierung, dass die FBB privatwirtschaftlich organisiert sei und dem Wirtschaftlichkeitsprinzip folge, für mögliche Erweiterungsmaßnahmen des BER nach dem Jahr 2017 (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 auf Bundestagsdrucksache 18/5073)?

Nach dem Wirtschaftlichkeitsprinzip werden mögliche Erweiterungsmaßnahmen nach 2017 bei wirtschaftlicher Notwendigkeit durchgeführt.

26. Wie bewertet die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen Nutzen einer Intensivierung des Flugverkehrs am Standort Schönefeld, und worauf gründet sie diesbezüglich ihre Annahmen?

Eine nachfragegerechte Flughafenstruktur ist nach den Prinzipien der Marktwirtschaft von volkswirtschaftlichem Nutzen.

27. Wird die Bundesregierung einen Weiterbetrieb des Flughafens Berlin Tegel fordern, sollte sich erhärten, dass aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit Erweiterungsmaßnahmen des BER absehbar ausgeschlossen sein werden?

Die Bundesregierung sieht zurzeit keinen Anlass, eine fehlende Wirtschaftlichkeit von Erweiterungsmaßnahmen zu unterstellen.

28. Mit welchen Baukosten rechnet die Bundesregierung aktuell für den Protokollbereich der Bundesregierung am Flughafen BER (Regierungsterminal), und welche Ergebnisse hat die Prüfung der finanziellen Auswirkungen des durch die Verschiebung der BER-Eröffnung verzögerten Baubeginns (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 35 auf Bundestagsdrucksache 18/4919)?

Die Baukosten für den Protokollbereich der Bundesregierung und der Verfassungsorgane am Flughafen BER wurden im Jahr 2011 für alle Teilprojekte einschließlich Empfangsgebäude, der Hangars für die Flugbereitschaft, der Flugbetriebsflächen und des Interimsstandortes mit 310 Mio. Euro veranschlagt. Die finanziellen Auswirkungen des durch die Verschiebung der BER-Eröffnung verzögerten Baubeginns und der Interimsunterbringung werden derzeit geprüft.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333